Petre Cristea şi Calcianu

cele mai bune elemente ale sportului românesc motorizat pe 1938

Progres vădit la motociclism. Excelenta comportare a piloţilor noştri

In rândurile de faţă vom revedea — în nu prea multe cuvinte — anul „motorizat".

Vom trece prin urmare cu viteza — suntem în definitiv în domeniul ei — poate întâmplările cari au fost mai adânc crestate pe răbojul sporturilor mecanice. Şi, cu perspectiva pe care ne-o permit cele douăsprezece luni, vom încerca să tragem unele concluzii.

MOTOCICLISMUL

Iată, socotim că am trăit cel mai bun an al acestui sport, la noi, până acum.

Vor fi miraţi acei cari au ascultat afirmaţiile stereotipe: „motociclismul românesc este în decădere". Şi aceasta numai pentrucă nu mai există activitatea de pe velodrom.

Să ne înţelegem: noi vorbim despre *sportul* motociclist.

Aceasta nu trebue să se confunde cu rezultatele financiare, nici cu situaţia într'adevăr jalnică a motociclismului ca mijloc popular de locomoţiune şi nici chiar cu.. popularitatea. Pentrucă, să fim drepţi, activitatea pe pistă a însemnat ridicarea motociclismului, la rangul de mare spectacol.

Calitativ însă, motociclismul românesc a urcat mult.

Mai întâi a luat contact cu cel de peste hotare în domeniul curselor pe drum. Nu este pentru prima oară: dar de data aceasta nu a mai fost vorba de vecinii noştri. Participarea lui Kraus la Marele Premiu al Bucureştilor şi recordul pe km. lansat stabilit de el la 193 km. pe oră au avut darul să ne impună oarecum atenţiei internaţionale. Am făcut aşa dar trăsătura de unire cu marile curse clasice.

DAN TATUŞESCU

Cursele de coastă — Veştem — Sinaia — Feleac — Poiana închegate bine în campionatul naţional au prilejuit, primele trei, doborârea recordurilor. Nu au rezistat decât acelea în ataş deţinute de B. B. Assan. S'au consacrat două nume în solo: Ion Popa şi Niculae Niculici. In sidecar: Otto Pfennings.

Ideea fericită a înfiinţării categoriei sport a adus Federaţiei mulţumirea de a vedea populate „până la refuz" aceste competiţii. Dan Tatuşescu s'a impus aici.

Dacă am scris câteva nume de concurenţi să pomenim şi despre cluburi.

A. R. M. A. trebue relevată pentru participarea viguroasă la toate concursurile, la cari de multe ori a susţinut aproape totalitatea înscrierilor şi pentru unele idei sănătoase precum şi concursul popular de regularitate. 1938 a fost anul ei de consacrare.

Metropola — deşi nu a activat după marile ei posibilităţi — a susţinut calitativ activitatea generală şi a reuşit o minunată organizare:

JEAN CALCIANU

circuitul miniatură din parcul Jianu.

Moto Clubul Român, prima noastră grupare de specialitate, şi-a făcut datoria ca şi în trecut, organizând probele obişnuite.

Moto Clubul Braşov şi cel din Cluj, dar în special primul, s'au relevat printr'o activitate susţinută.

Nu trebue să neglijăm faptul că prima cunsă de viteză pe circuit se datoreşte formaţiei de sub conducerea d-lui Closs.

Federaţia, pusă în ultimele luni sub conducerea d-lui ing. Cesar Popescu, ne indrituşeşte să sperăm într'un an şi mai bun.

AUTOMOBILISMUL

Staţionar.

Activitatea a trăit pe scheletul cunoscut: două curse pe circuit, kilometrul lansat şi acela mai puţin sau de loc lansat, Cupa Carpaţilor cu cunoscutele discuţiuni, şi „coastele".

Contactul cu străinătatea a fost bilateral.

Ambasadorul nostru unic: Petre Cristea.

Trimisul cel mai însemnat al occidentului: Hans Stuck, dar nici Paul Heynemann trimisul casei B. M. W. nu trebue uitat.

Sau mai cu deamănuntul.

Petre Cristea s'a consacrat în domeniul curselor de viteză pe drum după ce mai înainte fusese rutierul imbatabil de... lungă cursă.

Ing. Jean Calcianu, deşi mai puţin norocos în ce priveşte rezultatele, s'a dovedit aceiaş mare maestru al volanului, as pe care Hans Stuck l-a remarcat în mod deosebit.

Câtă vreme oare ne vom încăpăţâna noi să nu ajutăm serios pe oamenii aceştia: Calcianu şi Cristea, şi să facem în alte domenii eforturi materiale neînţelese tocmai de către aceia căroa li se adresează?

Nu putem ura automobilismului nostru decât ca în 1939 să vedem cel puţin pe aceşti doi oameni înarmaţi cu maşini cumsecade: ar însemna consacrarea noastră peste graniţă.

Să mai pomenim câteva nume: Renatto Ferrero, care cu o maşină construită în ţară, în categoria sport, a realizat peste 170 km., pe oră; Rautenstrauch cu o apariţie cam meteorică. Şi atât.

AVIAŢIA

In acest domeniu vom nota, în primul rând, seria de concursuri naţionale pentru cupele comemorative: Ionel Ghica, Radu Beller, Mircea Cantacuzino. Aici a strălucit un nume: Nicolae Florescu şi o asociaţie: Aero Clubul Braşov. In definitiv această asociaţie a cam monopolizat în ultimii ani succesele în concursurile noastre aviatice pe rând cu inginerii Lascu şi Florescu.

HANS STUCK

A urmat concursul Micii Inţelegeri. Reuşit concurs. Cu o largă şi populară formulă. El a consacrat navigatori şi sburători buni, de toate categoriile, şi ne-a permis să ocupăm locul de frunte datorită unor Lindner, Cociaşu, Frim, Nadia Russo.

PETRE CRISTEA

In partea doua a anului s'a făcut resimţită fericita politică a noului secretar general al Federaţiei Aeronautice.

D. Eugen Nasta a asigurat şi sprijin real pentru piloţii noştri, tineri, neconsacraţi. Concursuri de popularizare. Program precis, bogat pe scheletul aeromodelism — sbor fără motor — aviaţia populară. Realizări.

In sborul românesc fără motor „ridicare pe scara internaţională prin patru brevete de performanţă: Ilie Stan, Valentin Popescu, Mihai Golescu, Hubert Clompe.

Şi acuma să facem totalul pentru aceste trei sporturi.

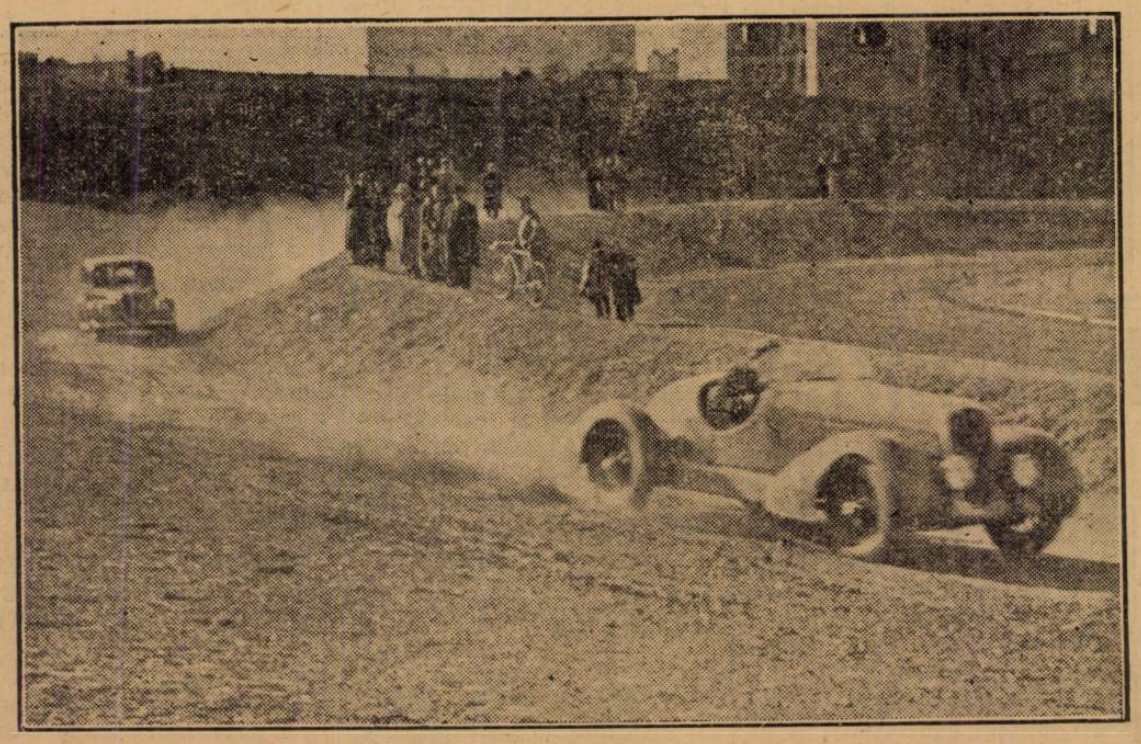
Un an bun.

Dar nu atâta cât materialul uman excepţional de care dispunem ne-ar da dreptul.

Pentru anul ce vine, prin urmare, un cuvânt de ordine: scule.

Cât mai multe scule.

ION ŞALARU



O fază decisivă pe viraj

CICLISM

Cât mai multă atenţie elementelor tinere

O deviză care se impune

Consemnăm în coloanele noastre că, anul acesta chiar din pragul sezonului, s'a constatat o considerabilă îngroşare a rândurilor cicliştilor. Remarcând acest lucru accentuăm că, numărul nouilor adepţi ai pedalei nu se va opri aci şi că, printre ei, se găsesc elemente neformate încă, necizelate, dar capabile de frumoase isprăvi şi care, încăpute pe mâini bune, ne pot furniza pe aşii de mâine.

Se văd în fiece primăvară multe, foarte multe figuri noi, care manifestă dor de lucru. Dar, pe măsură ce sezonul înaintează şi cursele devin mai severe, aceşti noui veniţi dispar.

Dar se pare totuş, că aici lipseşte ceva; sprijinul moral, în primul rând, care să aprindă flacăra necesară în fiecare individ debutant.

Dar iarăşi, mărturisim neted, ne surprinde şi nu înţelegem antagonismul, opiniile separate, care există, în mod tacit, între aşii unei grupări şi restul băieţilor.

Nu pot mai marii cluburilor să înfăptuiască o armonie generală? Nu pot convinge pe aşi să ia sub scutul lor pe „recruţi" (aşa cum, desigur, au fost luaţi şi ei cândva) să-i instruiască şi să-i facă, cu timpul, egalii lor; iar nu să se blocheze într'o ţâfnă nejustificată şi lipsită de sportivitate, considerând tinerii drept duşmani?

Iniţiativa din ultima vreme de a organiza „probe de pregătire" vine să aducă, în bună parte, un remediu acstei prea lente promovări a elementelor tinere.

Organizând curse speciale pentru ei, — pentru începători şi categoria III-a, şi nelicenţiaţi — îi stimulează oferindu-le fericitul prilej de a gusta şi ei din plăcerea de a se clasa onorabil. Le oferă perspective, într'un anumit fel, mai largi decât o alergare alături de aşi.

Şi după o serie de curse, după ce se relevă doi, trei, sau patru inşi, federalii îi promovează la categoria imediat superioară şi de aci mai departe. Urmând această filieră, debutanţii devin treptat, treptat, încrezători în forţele lor şi nu-şi întind mult tendoanele lor tinere.

Emil Ienceo